Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9084**

18. Wahlperiode 06.07.2016

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung
– Drucksache 18/8559 –

Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze

A. Problem

Der Erlass mehrerer europarechtlicher Vorschriften im Straßenverkehrsrecht erfordert deren fristgerechte Umsetzung in das nationale Recht. Darüber hinaus ist es auch für die Realisierung der internetbasierten Wiederzulassung außer Betrieb gesetzter Fahrzeuge auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk (2. Stufe des Projektes i-Kfz) erforderlich, dass die aktuellen Daten zu den Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen im Zentralen Fahrzeugregister (ZFZR) gespeichert und nutzbar sind. Zudem sollen für eine internetbasierte Zulassung auch internetbasierte Verwaltungsabläufe zur Durchführung der inhaltlichen Maßgaben aus anderen als straßenverkehrsrechtlichen Rechtsvorschriften geregelt werden können. Für die Vorbereitung und Realisierung einer vollelektronischen Registerführung des Fahreignungsregisters (FAER) sind ergänzende Rechtsgrundlagen, Datenschutzvorschriften und Ermächtigungen erforderlich, um die Einzelheiten der automatischen Datenverarbeitung im Verordnungswege regeln zu können. Im Fahrerlaubnisrecht sind durch zahlreiche Überarbeitungen die Begrifflichkeiten hinsichtlich inländischer und ausländischer Fahrerlaubnisse uneinheitlich. Dies gilt es für eine klare und einfache Rechtsanwendung zu bereinigen. Des Weiteren sind die Entgeltvorschriften der Begutachtungsstellen für Fahreignung auf eine überarbeitete Rechtsgrundlage zu stellen.

Seit Jahren nimmt die Zahl der Großraum- und Schwertransporte im deutschen Straßennetz massiv zu. Grund dafür ist unter anderem die Gewährleistung der Energiewende (Transport von Windflügeln etc.). In vielen Fällen wird bei entsprechenden Erlaubnissen und Genehmigungen als Auflage die Begleitung durch Polizeikräfte angeordnet. Dabei muss künftig gewährleistet bleiben, dass die Verkehrsteilnehmer bei der Durchführung der Großraum- und Schwertransporte nicht unnötig behindert oder gefährdet werden. Zudem soll die Polizei durch den Einsatz von Beliehenen und Verwaltungshelfern zur Begleitung von Großraum- und Schwertransporten entlastet werden.

Die Zuständigkeit für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 23 StVG (Feilbieten nicht genehmigter Fahrzeuge, Fahrzeugteile und Ausrüstungen) war in die Landeszuständigkeit übertragen worden. Die Zuständigkeit der von den Landesregierungen jeweils zu bestimmenden Landesbehörden hat sich nicht bewährt.

B. Lösung

Die Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte wird durch redaktionelle Verweisänderungen im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und im Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts (KBAG) umgesetzt. Weiterhin werden anlässlich der Ablösung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 Verweise im KBAG durch Verweise auf die einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften ersetzt. Für die Umsetzung des Projektes i-Kfz wird eine Ermächtigung zur Regelung der für die internetbasierte Zulassung erforderlichen Verfahren geschaffen, eine weitere gebührenrechtliche Ermächtigung wird modifiziert und die nötigen Speicher- und Übermittlungsvorschriften werden geschaffen. Für die Realisierung einer vollelektronischen Registerführung des FAER werden u. a. die Registervorschriften und erforderlichen Ermächtigungsnormen im StVG, Kraftfahrsachverständigengesetz und Fahrlehrergesetz ergänzt. Fahrerlaubnisrechtlich werden Begrifflichkeiten systematisch vereinheitlicht und eine Ermächtigung für eine Entgeltordnung der Begutachtungsstellen für Fahreignung wird geschaffen.

Zudem wird eine gesetzliche Ermächtigungsgrundlage für den Bund geschaffen, zur Entlastung der Polizei den Einsatz von Beliehenen und Verwaltungshelfern zur Begleitung von Großraum- und Schwertransporten zu ermöglichen. Für diese Aufgabe sollen besonders verpflichtete Personen eingesetzt werden können, die in ähnlicher Weise wie Polizeibeamte verkehrsrechtliche Anordnungen als eigenständige Maßnahme der Straßenverkehrsbehörde treffen können.

Die Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten wird zurück auf das KBA verlagert, und zwar für alle Vorschriften, für die das KBA die Vollzugszuständigkeit hat.

Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

C. Alternativen

Keine.

D. Kosten

Wurden nicht erörtert.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/8559 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert anzunehmen:

Artikel 1 wird wie folgt geändert:

1. Der Nummer 1 wird folgende Nummer 1 vorangestellt:

   ‚1. In § 2 Absatz 6 Satz 1 Nummer 1 werden nach dem Wort „Anschrift“ die Wörter „, Staatsangehörigkeit, Art des Ausweisdokumentes“ eingefügt.‘

2. Die bisherigen Nummern 1 bis 4 werden die Nummern 2 bis 5.

3. Die neue Nummer 3 wird wie folgt gefasst:

   ‚3. § 6 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 Nummer 1 Buchstabe r wird wie folgt gefasst:

      „r) die Neuerteilung der Fahrerlaubnis nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenem Verzicht und die Erteilung des Rechts, nach vorangegangener Entziehung oder vorangegangenem Verzicht von einer ausländischen Fahrerlaubnis wieder Gebrauch zu machen, nach § 3 Absatz 7,“.

   b) Folgender Absatz 7 wird angefügt:

      „(7) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die erforderlichen Vorschriften zu erlassen, um den nach Landesrecht zuständigen Behörden zur Durchführung von Großraum- und Schwertransporten zu ermöglichen,

      1. natürlichen oder juristischen Personen des Privatrechts bestimmte Aufgaben zu übertragen (Beleihung) oder

      2. natürliche oder juristische Personen des Privatrechts zu beauftragen, bei der Erfüllung bestimmter Aufgaben zu helfen (Verwaltungshilfe).

      Personen im Sinne des Satzes 1 müssen fachlich geeignet, zuverlässig, auch hinsichtlich ihrer Finanzen, und im Falle der Beleihung unabhängig von den Interessen der sonstigen Beteiligten sein. In Rechtsverordnungen nach Satz 1 können ferner

      1. die Aufgaben und deren Erledigung bestimmt werden,

         a) mit denen Personen beliehen oder

         b) zu deren hilfsweisen Erfüllung Personen beauftragt

         werden können,

      2. die näheren Anforderungen an Personen im Sinne des Satzes 1 festgelegt werden, einschließlich deren Überwachung, des Verfahrens und des Zusammenwirkens der zuständigen Behörden bei der Überwachung,

      3. die notwendige Haftpflichtversicherung der beliehenen oder beauftragten Person zur Deckung aller im Zusammenhang

mit der Wahrnehmung der übertragenen Aufgabe oder der Hilfe zur Erfüllung der Aufgabe entstandenen Schäden sowie die Freistellung der für Übertragung oder Beauftragung und Aufsicht zuständigen Landesbehörde von Ansprüchen Dritter wegen etwaiger Schäden, die die beliehene oder beauftragte Person verursacht, geregelt werden.

Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Ermächtigung nach Satz 1 in Verbindung mit Satz 3 ganz oder teilweise auf die Landesregierungen zu übertragen. Die Landesregierungen können die Ermächtigung auf Grund einer Rechtsverordnung nach Satz 4 durch Rechtsverordnung auf die zuständige oberste Landesbehörde übertragen." '

4. Die neue Nummer 5 wird wie folgt gefasst:

,5. Nach § 6e werden die folgenden §§ 6f und 6g eingefügt:

„§ 6f

Entgeltordnung für Begutachtungsstellen für Fahreignung

(1) Begutachtungsstellen für Fahreignung, soweit sie aus Anlass von Verwaltungsverfahren nach straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften medizinisch-psychologische Untersuchungen durchführen, haben für ihre damit in Zusammenhang stehenden Leistungen von dem jeweiligen Auftraggeber ein Entgelt nach Maßgabe einer Rechtsverordnung nach Absatz 2 zu erheben.

(2) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates die Entgelte der in Absatz 1 bezeichneten Begutachtungsstellen für Fahreignung zu regeln. Dabei ist den berechtigten Interessen der Leistungserbringer und der zur Zahlung der Entgelte Verpflichteten Rechnung zu tragen. Soweit der Leistungsumfang nicht einheitlich geregelt ist, sind dabei Mindest- und Höchstsätze festzusetzen.

§ 6g

Internetbasierte Zulassungsverfahren bei Kraftfahrzeugen

(1) In Ergänzung der allgemeinen Vorschriften über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr, die Zuteilung von Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge und die Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen können diese Verwaltungsverfahren nach Maßgabe der nachstehenden Vorschriften internetbasiert durchgeführt werden (internetbasierte Zulassung). Für dieses Verwaltungsverfahren ist das Verwaltungsverfahrensgesetz anzuwenden.

(2) Ein Verwaltungsakt kann nach näherer Bestimmung einer Rechtsverordnung nach Absatz 4 Satz 1 Nummer 1 vollständig durch automatische Einrichtungen erlassen werden, wenn

1. die maschinelle Prüfung der Entscheidungsvoraussetzungen auf der Grundlage eines automatisierten Prüfprogrammes erfolgt, das

bei der zuständigen Behörde eingerichtet ist und ausschließlich von ihr betrieben wird, und

2. sichergestellt ist, dass das Ergebnis der Prüfung nur die antragsgemäße Bescheidung oder die Ablehnung des Antrages sein kann.

Ein nach Satz 1 erlassener Verwaltungsakt steht einen Monat, beginnend mit dem Tag, an dem der Verwaltungsakt wirksam wird, unter dem Vorbehalt der Nachprüfung. Solange der Vorbehalt wirksam ist, kann der Verwaltungsakt jederzeit aufgehoben oder geändert werden.

(3) Nach näherer Bestimmung einer Rechtsverordnung nach Absatz 4 Nummer 3 bis 5 können

1. natürlichen oder juristischen Personen des Privatrechts bestimmte Aufgaben eines internetbasierten Zulassungsverfahrens, ausgenommen die Entscheidung über den Antrag, oder bei der Inbetriebnahme derart zugelassener Fahrzeuge übertragen werden (Beleihung) oder

2. natürliche oder juristische Personen des Privatrechts beauftragt werden, an der Durchführung von Aufgaben im Sinne der Nummer 1 mitzuwirken (Verwaltungshilfe).

Personen im Sinne des Satzes 1 müssen fachlich geeignet, zuverlässig, auch hinsichtlich ihrer Finanzen, und unabhängig von den Interessen der sonstigen Beteiligten sein.

(4) Das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur wird ermächtigt, durch Rechtsverordnung mit Zustimmung des Bundesrates

1. die Einzelheiten des Erlasses und der Aufhebung eines Verwaltungsaktes im Sinne des Absatzes 2 zu regeln, insbesondere
   a) die Anforderungen an das Prüfprogramm,
   b) besondere Bestimmungen zur Bekanntgabe, zur Wirksamkeit sowie zur Rücknahme und zum Widerruf des Verwaltungsaktes,
2. das für die Identifizierung von Antragstellern zu wahrende Vertrauensniveau zu regeln,
3. die Aufgaben im Sinne des Absatzes 3 zu bestimmen,
   a) mit denen Personen beliehen oder
   b) an deren Durchführung Verwaltungshelfer beteiligt

   werden können, sowie die Art und Weise der Aufgabenerledigung,
4. die näheren Anforderungen an Personen im Sinne des Absatzes 3 zu bestimmen, einschließlich deren Überwachung, des Verfahrens und des Zusammenwirkens der zuständigen Behörden bei der Überwachung,
5. die notwendige Haftpflichtversicherung der beliehenen oder beauftragten Person zur Deckung aller im Zusammenhang mit der Wahrnehmung der übertragenen Aufgabe oder der Hilfe zur Erfüllung der Aufgabe entstandenen Schäden sowie die Freistellung der für Übertragung oder Beauftragung und Aufsicht zuständigen

Bundesbehörde oder Landesbehörde von Ansprüchen Dritter wegen etwaiger Schäden, die die beliehene oder beauftragte Person verursacht, zu regeln,

6. bestimmte Aufgaben eines internetbasierten Zulassungsverfahrens dem Kraftfahrt-Bundesamt zu übertragen, soweit die Aufgaben eine bundeseinheitliche Durchführung erfordern, und das Zusammenwirken mit den für die Zulassung zuständigen Behörden zu regeln,

7. besondere Anforderungen an die Inbetriebnahme von Fahrzeugen, die internetbasiert zugelassen sind, zu regeln, insbesondere hinsichtlich

   a) des Verwendens befristet gültiger Kennzeichenschilder einschließlich deren Herstellung, Ausstellung, Anbringung und Gültigkeitsdauer,

   b) des Versandes von Zulassungsunterlagen und der endgültigen Kennzeichenschilder,

8. die Ausstellung befristet gültiger elektronischer Fahrzeugdokumente, insbesondere zum Nachweis der Zulassung, und deren Umwandlung in körperliche Dokumente zu regeln, insbesondere

   a) die Art und Weise der Erstellung, der Verwendung und der Speicherung solcher Dokumente,

   b) die Speicherung der Dokumente in einer Datei, die beim Kraftfahrt-Bundesamt errichtet und von diesem betrieben wird,

9. die Errichtung und den Betrieb einer zentralen Datei beim Kraftfahrt-Bundesamt

   a) mit fahrzeugbezogenen Daten, die für die Prüfung der Zulassungsfähigkeit der Fahrzeuge erforderlich sind, insbesondere mit den Daten der unionsrechtlich vorgeschriebenen Übereinstimmungsbescheinigungen einschließlich der Fahrzeug-Identifizierungsnummer,

   b) mit den Daten der Fahrzeuge, die Auskunft über nach oder auf Grund von Unionsrecht einzuhaltende Fahrzeugeigenschaften geben,

   sowie die Pflicht zur Übermittlung dieser Daten durch die Hersteller oder Einführer der Fahrzeuge zu regeln,

10. die Durchführung anderer als straßenverkehrsrechtlicher Rechtsvorschriften bei einer internetbasierten Zulassung zu regeln.

Die in Satz 1 Nummer 9 vorgesehene Datenbank darf weder mit dem zentralen Fahrzeugregister des Kraftfahrt-Bundesamtes noch mit den örtlichen Fahrzeugregistern der Zulassungsbehörden verknüpft werden.

(5) Für Vorschriften des Verwaltungsverfahrens in den Absätzen 1 bis 3 und in Rechtsverordnungen auf Grund des Absatzes 4 kann durch Rechtsverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur mit Zustimmung des Bundesrates vorgeschrieben werden, dass von diesen Vorschriften durch Landesrecht nicht abgewichen werden kann. Die Vorschriften, von denen durch Landesrecht nicht abgewichen werden kann, sind dabei zu nennen.“ ‘

5. Nach der neuen Nummer 5 werden die folgenden Nummern 6 und 7 eingefügt:

‚6. In § 24 Absatz 1 Satz 1 werden die Wörter „des § 6 Abs. 1 oder des § 6e Abs. 1“ durch die Wörter „des § 6 Absatz 1, des § 6e Absatz 1 oder des § 6g Absatz 4“ ersetzt.

7. § 26 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Wörter „nach § 24, die im Straßenverkehr begangen werden, und bei Ordnungswidrigkeiten nach den §§ 24a und 24c“ durch die Wörter „nach den §§ 23 bis 24a und 24c“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt gefasst:

„(2) Abweichend von Absatz 1 ist Verwaltungsbehörde im Sinne des § 36 Absatz 1 Nummer 1 des Gesetzes über Ordnungswidrigkeiten bei Ordnungswidrigkeiten nach den §§ 23 und 24 das Kraftfahrt-Bundesamt, soweit es für den Vollzug der bewehrten Vorschriften zuständig ist.“ ‘

6. Die bisherigen Nummern 5 bis 9 werden die Nummern 8 bis 12.

7. Nach der neuen Nummer 12 wird folgende Nummer 13 eingefügt:

‚13. In § 31 Absatz 2 werden nach dem Wort „wurde“ die Wörter „oder die nach Maßgabe von Vorschriften auf Grund des § 6 Absatz 1 Nummer 2 regelmäßig untersucht oder geprüft wurden“ eingefügt.‘

Die bisherigen Nummern 10 bis 18 werden die Nummern 14 bis 22.

8. Die neue Nummer 14 wird wie folgt gefasst:

‚14. § 33 Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird wie folgt geändert:

a) Die Angabe „(§ 47 Abs. 1 Nr. 1)“ wird durch die Wörter „(§ 47 Nummer 1 und 1a)“ ersetzt.

b) Nach dem Wort „Identifizierungsmerkmale,“ wird das Wort „Zulassungsmerkmale,“ eingefügt.

c) Nach dem Wort „Prüfung“ werden die Wörter „und Untersuchung einschließlich der durchführenden Stelle und einer Kennung für die Feststellung des für die Durchführung der Prüfung oder Untersuchung Verantwortlichen“ eingefügt.‘

9. Die neue Nummer 16 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Buchstabe a wird vorangestellt:

‚a) In Absatz 1 wird der einleitende Satzteil wie folgt gefasst:

„Die nach § 33 Absatz 1 gespeicherten Fahrzeugdaten und Halterdaten dürfen an Behörden und sonstige öffentliche Stellen im Geltungsbereich dieses Gesetzes sowie im Rahmen einer internetbasierten Zulassung an Personen im Sinne des § 6g Absatz 3 zur Erfüllung der Aufgaben der Zulassungsbehörde, des Kraftfahrt-Bundesamtes oder der Aufgaben des Empfängers nur übermittelt werden, wenn dies für die Zwecke nach § 32 Absatz 2 jeweils erforderlich ist“.‘

b) Die bisherigen Buchstaben a und b werden die Buchstaben b und c.

c) Folgender Buchstabe d wird angefügt:

‚d) In Absatz 6 Satz 3 wird die Angabe „§ 35 Abs. 5“ durch die Angabe „Absatz 5“ ersetzt.‘

10. Die neue Nummer 17 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Buchstabe a wird vorangestellt:

‚a) Absatz 1 wird wie folgt gefasst:

„(1) Die Übermittlung nach § 35 Absatz 1 Nummer 1, soweit es sich um Aufgaben nach § 32 Absatz 1 Nummer 1 handelt, aus dem Zentralen Fahrzeugregister

1. an die Zulassungsbehörden oder

2. im Rahmen einer internetbasierten Zulassung an Personen im Sinne des § 6g Absatz 3

darf durch Abruf im automatisierten Verfahren erfolgen.“ ‘

b) Die bisherigen Buchstaben a bis e werden die Buchstaben b bis f.

11. Nach der neuen Nummer 22 werden die folgenden Nummern 23 bis 28 eingefügt:

‚23. In § 48 Absatz 3 Satz 4 wird die Angabe „§ 63 Abs. 1 Nr. 1“ durch die Angabe „§ 63 Nummer 1“ ersetzt.

24. § 50 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 Nummer 2 wird die Angabe „§ 63 Abs. 1 Nr. 2“ durch die Angabe „§ 63 Nummer 2“ ersetzt.

b) Absatz 2 wird wie folgt geändert:

aa) In Nummer 1 werden nach dem Wort „Betroffenen“ die Wörter „, Staatsangehörigkeit, Art des Ausweisdokuments“ eingefügt.

bb) In Nummer 2 wird im einleitenden Satzteil die Angabe „§ 63 Abs. 1 Nr. 2“ durch die Angabe „§ 63 Nummer 2“ ersetzt.

25. In § 53 Absatz 2 einleitender Satzteil und Absatz 4 Satz 2 wird jeweils die Angabe „§ 63 Abs. 1 Nr. 4“ durch die Angabe „§ 63 Nummer 4“ ersetzt.

26. In § 54 Satz 1 werden die Wörter „§ 63 Absatz 1 Nummer 5“ durch die Angabe „§ 63 Nummer 5“ ersetzt.

27. In § 56 Absatz 1 wird die Angabe „§ 63 Abs. 1 Nr. 6“ durch die Angabe „§ 63 Nummer 6“ ersetzt.

28. In § 62 Absatz 4 Satz 2 wird die Angabe „§ 63 Abs. 1 Nr. 9“ durch die Angabe „§ 63 Nummer 9“ ersetzt.‘

12. Die bisherige Nummer 19 wird die Nummer 29.

Berlin, den 6. Juli 2016

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Martin Burkert	**Stephan Kühn (Dresden)**
Vorsitzender	Berichterstatter

Bericht des Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden)

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 18/8559** in seiner 176. Sitzung am 9. Juni 2016 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Der Gesetzentwurf beinhaltet im Wesentlichen die Umsetzung der Richtlinie (EU) 2015/413 zur Erleichterung des grenzüberschreitenden Austauschs von Informationen über die Straßenverkehrssicherheit gefährdende Verkehrsdelikte durch redaktionelle Verweisänderungen im Straßenverkehrsgesetz (StVG) und im Gesetz über die Errichtung eines Kraftfahrt-Bundesamts (KBAG). Zudem sollen anlässlich der Ablösung der Verordnung (EWG) Nr. 3821/85 durch die Verordnung (EU) Nr. 165/2014 Verweise im KBAG durch Verweise auf die einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften ersetzt werden. Für die Umsetzung der 2. Stufe des Projektes i-Kfz soll eine Ermächtigung zur Regelung der für die internetbasierte Zulassung erforderlichen Verfahren geschaffen, eine weitere gebührenrechtliche Ermächtigung modifiziert und die nötigen Speicher- und Übermittlungsvorschriften geschaffen werden. Für die Realisierung einer vollelektronischen Registerführung des FAER sollen u. a. die Registervorschriften und erforderlichen Ermächtigungsnormen im StVG, Kraftfahrsachverständigengesetz und Fahrlehrergesetz ergänzt werden. Fahrerlaubnisrechtlich sollen Begrifflichkeiten systematisch vereinheitlicht und eine Ermächtigung für eine Entgeltordnung der Begutachtungsstellen für Fahreignung geschaffen werden.

III. Stellungnahme des mitberatenden Ausschusses

Der **Ausschuss für Recht und Verbraucherschutz** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/8559 in seiner 107. Sitzung am 6. Juli 2016 beraten und empfiehlt mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN dessen Annahme in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 18(15)338. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)338 hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktion DIE LINKE. bei Stimmenthaltung der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf folgende gutachtliche Stellungnahme (Ausschussdrucksache 18(23)72-5) übermittelt:

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (Drs. 18/559) am 14 April 2016 mit dem Entwurf eines Sechsten Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und anderer Gesetze (BR-Drs. 126/16) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfs getroffen:

„Die Managementregelungen und die Indikatoren der Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft und werden nicht berührt.“

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfs ist nicht gegeben. Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Gesetzentwurf in seiner 74. Sitzung am 6. Juli 2016 beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag (Ausschussdrucksache 18(15)338) eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung sowie aus Teil B. dieses Berichts ergibt. Es wurde in der Ausschusssitzung klargestellt, dass es in Nr. 4 bei § 6g Absatz 4 Nr. 3 a) „denen“ statt „den“ heißen muss.

Die **Fraktion der CDU/CSU** hob hervor, wie wichtig es für die Länder sei, dass es ermöglicht werden solle, die Begleitung von Schwertransporten an Beliehene zu übertragen. Die mit dem Gesetz geschaffenen Möglichkeiten für eine internetbasierte Zulassung begrüße sie ausdrücklich.

Die **Fraktion der SPD** begrüßte die vorgesehenen gesetzlichen Regelungen und betonte, dass die vorgesehene Möglichkeit einer Beleihung bei Schwertransporten eine erhebliche Erleichterung für die Polizeibehörden bedeute.

Die **Fraktion DIE LINKE.** kritisierte, dass ein Änderungsantrag, der umfangreicher als der ursprüngliche Gesetzentwurf sei, erst sehr kurzfristig vorgelegt worden sei. Einer Privatisierung öffentlicher Leistungen stehe sie grundsätzlich skeptisch gegenüber, für die Beleihung bei der Begleitung von Schwertransporten gebe es aber gute Gründe. Bei der internetbasierten Zulassung sehe sie u. a. Probleme im Hinblick auf den Datenschutz.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** erklärte, sie bewerte es grundsätzlich positiv, wenn es den Bürgern durch eine internetbasierte Zulassung ermöglicht werde, solche Angelegenheiten von zuhause aus zu erledigen, statt Wartezeiten bei Behörden in Kauf nehmen zu müssen. Sie bemängle allerdings, dass hier wichtige Fragen des Datenschutzes nicht im Gesetz sondern in Rechtsverordnungen geregelt würden. Deshalb werde sie sich enthalten. Die vorgesehene Regelung zur Begleitung von Schwertransporten begrüße sie.

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur hat den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)338) mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN angenommen. Mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD bei Stimmenthaltung der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN empfiehlt der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/8559 in der Fassung des Änderungsantrags auf Ausschussdrucksache 18(15)338.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen

Allgemeiner Teil

I. Zielsetzung und Notwendigkeit der Regelungen

Die Änderung des Straßenverkehrsgesetzes (StVG) dient der Weiterentwicklung und Öffnung für weitere Stufen der internetbasierten Fahrzeugzulassung. Zukünftig soll das Verwaltungsverfahren für die Zulassung von Kraftfahrzeugen und deren Anhängern auch elektronisch abgewickelt werden können und dem Bürger wird dadurch neben dem herkömmlichen Verfahren bei der Zulassungsbehörde ein internetbasiertes Verfahren zur Wahl gestellt.

Folgende Stufen internetbasierter Zulassungsverfahren sind bereits geschaffen bzw. geplant:

– 1. Stufe: Die internetbasierte Außerbetriebssetzung ist seit dem 01.01.2015 möglich.

- 2. Stufe: Die internetbasierte Wiederzulassung auf denselben Halter im selben Zulassungsbezirk: Hierzu sind bereits Ermächtigungen und Regelungen im Entwurf des Sechsten Gesetzes zur Änderung des StVG und anderer Gesetze enthalten.
- 3. Stufe: Die internetbasierte Fahrzeugzulassung (einschließlich Stufen 1 und 2).

Mit dem Sechsten Gesetz zur Änderung des StVG und anderer Gesetze sollen nun bereits auch die erforderlichen gesetzlichen Grundlagen für die 3. Stufe geschaffen werden, die in der Projektplanung identifiziert wurden. Es handelt sich um Regelungen, mit denen die internetbasierte Durchführung der Zulassung von Fahrzeugen, einschließlich der Zuteilung von Kennzeichen für zulassungsfreie Fahrzeuge und der Außerbetriebsetzung von Fahrzeugen ermöglicht werden soll. Dabei knüpfen die Regelungen an die geplanten neuen Verfahrensinstrumente des Verwaltungsverfahrensgesetzes an, mit denen die Rechtsgrundlagen für einen vollständig automatisierten Verwaltungsakt und die Möglichkeit der Bekanntgabe von elektronischen Verwaltungsakten per Datenabruf geschaffen werden sollen, ohne die eine vollständige internetbasierte Durchführung der Zulassung nicht möglich wäre. Dabei soll auch die Möglichkeit einer Beleihung oder einer Verwaltungshilfe durch natürliche und juristische Personen bei bestimmten Aufgaben im internetbasierten Zulassungsverfahren vorgesehen werden.

II. Gesetzgebungskompetenz des Bundes

Die konkurrierende Gesetzgebungskompetenz des Bundes ergibt sich für die Änderung des § 26 StVG aus Art. 74 Absatz 1 Nummer 1 Grundgesetz (Ordnungswidrigkeiten) und im Übrigen aus Art. 74 Absatz 1 Nummer 22 Grundgesetz (Straßenverkehr und Kraftfahrwesen).

Die Voraussetzungen des Artikels 72 Absatz 2 Grundgesetz für bundesgesetzliche Regelungen sind erfüllt. Es besteht ein gesamtstaatliches Interesse, die vorgeschlagenen Regelungen bundeseinheitlich zu treffen, denn nur so kann die Rechtseinheit gewahrt werden. Internetbasierte Verfahren zur Fahrzeugzulassung greifen auf das Zentrale Fahrzeugregister (ZFZR) beim Kraftfahrt-Bundesamt zu, daher müssen sich diese Verfahren zwingend nach bundeseinheitlichen Vorgaben richten, um die Schnittstellen mit dem ZFZR zu bedienen. Des Weiteren ist zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse im Bundesgebiet der Umfang der Mitteilungs- und Nachweispflichten bei der Fahrerlaubnisbeantragung bundeseinheitlich festzulegen.

III. Erfüllungsaufwand

Durch diese weiteren Regelungen zur 3. Stufe der internetbasierten Fahrzeugzulassung wird der Erfüllungsaufwand des Sechsten Gesetzes zur Änderung des StVG und anderer Gesetze geändert. Es entsteht Erfüllungsaufwand des Bundes:

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI):

Für die Realisierung der 3. Stufe, aber auch für die anschließende permanente Betreuung der internetbasierten Fahrzeugzulassung entsteht im BMVI ein laufender Erfüllungsaufwand u. a. zur dauerhaften Rechtsaufsicht hinsichtlich der bundesrechtlichen Regelungen, zur Schaffung der auf dem Gesetz basierenden Verordnungen und zur koordinierenden Begleitung der Rechtsanwendung durch die Länder, darüber hinaus zur fortwährenden Optimierung sowie zur Aufsicht über das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) bei dessen Einbindung und Nutzung des ZFZR im Rahmen der internetbasierten Fahrzeugzulassung. Der jährliche Erfüllungsaufwand des BMVI ergibt sich mit der Wertigkeit einer A 13-Stelle und beläuft sich auf insgesamt ca. 77.800 Euro Personalaufwand sowie ca. 17.650 Euro Sachaufwand.

KBA:

Für die erweiterte Zuständigkeit des KBA zur Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten entsteht dem KBA folgender Personalaufwand:

Dienstposten/Wertigkeit	Personalkosten pro Jahr und Planstelle	Sachkosten pro Jahr und Planstelle
1 x A 14	91.775 €	

Dienstposten/Wertigkeit	Personalkosten pro Jahr und Planstelle	Sachkosten pro Jahr und Planstelle
1 x A 12	74.483 €	
6 x A9m	343.512 € (6 x 57.252 €)	
Gesamt:	**509.770 €**	**146.248 € (8 x 18.281 €)**

Hieraus ergibt sich laufender Erfüllungsaufwand von insgesamt rd. 509.770 Euro Personalkosten und rd. 146.250 Euro Sachkosten für das KBA.

Insgesamt werden damit für den Bund ca. 587.570 Euro Personalkosten und ca. 163.900 Euro Sachkosten entstehen und im Einzelplan 12 erbracht.

Im Übrigen entsteht durch die ergänzten Regelungen unmittelbar noch kein weiterer Erfüllungsaufwand. Die Regelungen enthalten Ermächtigungsgrundlagen und grundlegende Vorgaben, die noch zu allgemein und abstrakt sind, um detaillierte Einschätzungen des daraus folgenden Erfüllungsaufwandes vornehmen zu können. Daher kann der Erfüllungsaufwand erst in der zugehörigen Rechtsverordnung näher bestimmt werden, wenn die genaue Ausgestaltung der Prozesse hinreichend vereinzelt erarbeitet worden ist.

IV. Sonstige Auswirkungen

Es sind keine gleichstellungspolitischen oder sonstigen Auswirkungen ersichtlich.

V. Nachhaltigkeit

Die Managementregelungen und die Indikatoren der Nachhaltigkeitsstrategie wurden geprüft und werden nicht berührt.

Besonderer Teil

Zu Artikel 1 (Änderung des StVG)

Zu Nummer 1 (§ 2 Abs. 6 Satz 1 Nr. 1 StVG)

Die Mitteilungs- und Nachweispflicht hinsichtlich der ergänzten Informationen ist erforderlich, um in Fällen des fehlenden Vorliegens eines vorgefertigten Kartenführerscheins den die Fahrerlaubnisprüfung abnehmenden amtlich anerkannten Sachverständigen oder Prüfern der Technischen Prüfstellen eine Identitätsprüfung des Fahrerlaubnisbewerbers zu ermöglichen. Dabei ist es wichtig zu prüfen, ob die zu prüfende Person nicht nur namentlich, sondern auch visuell der antragstellenden Person entspricht. Die Änderung schafft den erforderlichen rechtlichen Rahmen für die Erhebung dieser Daten.

Zu Nummer 2

Die bisherigen Nummern 1 bis 4 des Gesetzentwurfs werden die Nummern 2 bis 5. Diese Änderung stellt eine redaktionelle Folgeänderung nach Einfügung der neuen Nummer 1 dar.

Zu Nummer 3 Buchstabe a (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. r StVG)

Der Inhalt der ursprünglichen Nummer 2 Buchstabe b des Gesetzentwurfs wurde aus Gründen der Übersichtlichkeit inhaltlich unverändert nach § 6g StVG verschoben, um einen einheitlichen Regelungsstandort für die Vorschriften der internetbasierten Zulassung zu schaffen. Die restliche Regelung aus der bisherigen Nummer 2 Buchstabe a wird unverändert in die neue Nummer 3 übernommen.

Zu Nummer 3 Buchstabe b (§ 6 Abs. 7 – neu – StVG)

Die Vorschrift schafft eine gesetzliche Ermächtigungsgrundlage für den Bund, zur Entlastung der Polizei den Einsatz von Beliehenen und Verwaltungshelfern zur Begleitung von Großraum- und Schwertransporten zu ermöglichen. Seit Jahren nimmt die Zahl der Großraum- und Schwertransporte im deutschen Straßennetz massiv zu. Grund dafür ist unter anderem die Gewährleistung der Energiewende (Transport von Windflügeln etc.). In vielen Fällen wird bei entsprechenden Erlaubnissen und Genehmigungen als Auflage die Begleitung durch Polizeikräfte angeordnet. Dabei muss künftig gewährleistet bleiben, dass die Verkehrsteilnehmer bei der Durchführung der Großraum- und Schwertransporte nicht unnötig behindert oder gefährdet werden.

Für diese Aufgabe sollen daher besonders verpflichtete Personen eingesetzt werden können, die in ähnlicher Weise wie Polizeibeamte verkehrsrechtliche Anordnungen als eigenständige Maßnahme der Straßenverkehrsbehörde treffen können. Durch den Einsatz von Beliehenen und Verwaltungshelfern kann insbesondere das Übergabeprocedere durch Austausch von Begleitpersonal bei Zuständigkeitswechsel vermieden werden. Dadurch lassen sich insbesondere damit verbundene Zeitverluste für die Transportbranche und Störungen des Verkehrsflusses durch die geparkten Transporte und das damit verbundene Verkehrssicherheitsrisiko vermeiden. Dies gilt insbesondere bei unvorhersehbaren Transportunterbrechungen, die durch einen Abzug der Polizei infolge anderweitiger Einsatznotwendigkeiten (Unglücksfall, spontanes Großereignis etc.) bedingt sind. Hier fehlt dann oftmals sogar die Möglichkeit zur planbaren Suche nach geeigneten Parkmöglichkeiten mit den entsprechenden negativen Auswirkungen für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs.

Durch die Ermächtigungsgrundlage auf Bundesebene kann das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur bundesweit gleichartige Rahmenbestimmungen schaffen, nach denen besonders verpflichtete Personen für diesen Einsatzbereich eingesetzt werden können. Die Beleihung und Beauftragung an sich soll aber durch die jeweils zuständige Landesbehörde erfolgen. Angesichts der zu übertragenden Aufgabenverantwortlichkeit ist es erforderlich, auch die Absicherung der Haftung zu regeln. Da es sich bei der Beleihung oder der Verwaltungshilfe quasi um eine Auslagerung der staatlichen Verantwortlichkeit auf Private handelt, ist es erforderlich, diese Personen auch finanziell in die Verantwortung zu nehmen. Zwischen dem Beliehenem und der haftenden Körperschaft entsteht durch den Akt der Beleihung ein verwaltungsrechtliches Schuldverhältnis, das die Grundlage für einen etwaigen Rückgriffsanspruch bei einer Pflichtverletzung bilden kann. Beim Verwaltungshelfer wird ein Dienst- oder Werkvertrag mit entsprechenden Konsequenzen geschlossen. Bei Verletzung vertraglicher Pflichten wird regelmäßig bereits für einfache Fahrlässigkeit gehaftet, was durch Gesetz wegen der entsprechenden Auswirkungen auf Artikel 34 Satz 2 des Grundgesetzes zu regeln ist. Da die Beliehenen und Verwaltungshelfer diese „übertragenen“ Aufgaben gegen Entgelt erfüllen, ist es gerechtfertigt, dass etwaige Schäden nicht dem Staat angelastet werden.

Die Vorschrift enthält zudem eine Befugnis zur Subdelegation der Regelungsbefugnis auf die Landesregierungen. Dadurch wird es möglich, bei Bedarf länderspezifische Besonderheiten besonders berücksichtigen zu können. Dies ist insbesondere im Hinblick darauf von Bedeutung, dass gerade die Beliehenen bestimmte Aufgaben der jeweiligen Landespolizei übernehmen.

Zu Nummer 4 (§ 6f und § 6g – neu – StVG)

Der neue § 6f StVG wird unverändert aus dem Regierungsentwurf übernommen.

Zu § 6g Internetbasierte Zulassungsverfahren bei Kraftfahrzeugen

Mit § 6g StVG soll ein einheitlicher Standort für die Regelungen der internetbasierten Fahrzeugzulassung geschaffen werden. Lediglich die Regelungen über die Gebühren verbleiben unverändert in § 6a Absatz 8 StVG aus Gründen des speziellen Sachzusammenhangs.

Mit der internetbasierten Fahrzeugzulassung (i-Kfz) sollen wesentliche Vorgänge (Standardfälle) der Zulassung von Fahrzeugen elektronisch abgebildet werden. Für die Umsetzung der internetbasierten Fahrzeugzulassung sind daher organisatorische, technische und rechtliche Voraussetzungen zu schaffen, damit dieses Verfahren dann in den jeweiligen Portalen der Kommunen angeboten werden kann. Für die Gestaltung der Anwendung und die funktionale Abbildung der Zulassungsvorgänge sind Komponenten zu entwickeln und zu nutzen, die eine elektronische internetbasierte Abwicklung des Verfahrens ermöglichen. Mit diesen Komponenten können die verschie-

denen Fahrzeugzulassungsvorgänge abgebildet werden, um natürlichen und juristischen Personen (z. B. Bürgerinnen und Bürgern oder Unternehmen) die elektronische Durchführung ihrer Fahrzeugzulassung ohne Gang zur Zulassungsbehörde zu ermöglichen.

Zudem soll die internetbasierte Fahrzeugzulassung als vollständig automatisierter Verwaltungsakt ermöglicht werden, um eine vollständig digitalisierte und elektronische Abwicklung der Fahrzeugzulassung zu ermöglichen.

Zu Absatz 1

Die Vorschrift gestattet es vom Grundsatz her, die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr vollständig internetbasiert abzuwickeln. Des Weiteren enthält Satz 1 eine abschließende Aufzählung der einzelnen Verfahren, die internetbasiert abgewickelt werden dürfen, und schafft hierfür den Rechtsbegriff der internetbasierten Zulassung. Satz 1 statuiert zudem, dass die allgemeinen Vorschriften über die Zulassung von Fahrzeugen zum Straßenverkehr (insbesondere das StVG und das Verwaltungsverfahrensgesetz) lediglich ergänzt, aber im Umkehrschluss nicht in toto ersetzt werden. Die rechtlichen Grundanforderungen für eine Fahrzeugzulassung und die erforderlichen Verfahrensschritte bestimmen sich weiterhin insbesondere nach den auf Grund des § 6 Abs. 1 StVG erlassenen Rechtsverordnungen. Die Regelungen der internetbasierten Zulassung sind somit speziell, aber nicht abschließend. Satz 2 erklärt das Verwaltungsverfahrensgesetz des Bundes im Sinne des § 1 Absatz 2 Satz 2 VwVfG zur Grundlage für das internetbasierte Zulassungsverfahren, um den erforderlichen einheitlichen Rechtsrahmen für das bundesweit einheitlich zu gestaltende Verfahren und die einheitlich anzuwendenden IT-Komponenten (insbesondere deren Kompatibilität und Interoperabilität) sicherzustellen.

Zu Absatz 2

Absatz 2 ermöglicht im Rahmen der internetbasierten Fahrzeugzulassung den Erlass eines vollständig automatisierten Verwaltungsaktes. Hierdurch soll eine sofortige Teilnahme am Straßenverkehr im Anschluss an die internetbasierte Zulassung ermöglicht werden.

In Absatz 2 Satz 1 werden die grundlegenden Voraussetzungen geregelt, unter denen ein Verwaltungsakt im Rahmen von Absatz 1 vollständig automatisiert erlassen werden darf. Zum einen hat die maschinelle Prüfung der Entscheidungsvoraussetzungen auf der Grundlage eines automatisierten Prüfprogrammes zu erfolgen. Hierdurch soll sichergestellt werden, dass die Entscheidungsfindung des Programmes auf Basis vordefinierter Prüfschritte erfolgt, mit der die Willensbetätigung im jeweiligen Einzelfall bei der Programmierung des Prüfprogramms gleichsam vorweg genommen wird. Es soll hierbei dem Ziel Rechnung getragen werden, dass die vollständig automatisierte Prüfung der Zulassungsvoraussetzungen ein Produkt menschlich beherrschter Entscheidungen ist. Zum anderen stellt die Vorschrift sicher, dass das Ergebnis der vollautomatisierten Prüfung nur die antragsgemäße Bescheidung oder Ablehnung des Antrages ist. Hierfür ist es erforderlich, dass sämtliche Voraussetzungen und Nachweise für die Zulassung elektronisch nachprüfbar sind und keine weiteren Besonderheiten des Einzelfalles zu berücksichtigen sind. In anders gelagerten Fällen müsste der Antrag abgelehnt oder – soweit der Antragsteller dies beantragt – in das herkömmliche Antragsverfahren überführt werden.

Durch Absatz 1 Satz 2 wird der Bestand eines vollständig automatisiert erlassenen Verwaltungsaktes generell unter den Vorbehalt der Nachprüfung gestellt, um ggf. eine kurzfristige Nachsteuerung des Verfahrens durch menschliche Entscheidungen sicherzustellen. Diese vereinfachte Nachprüfbarkeit trägt dem neuen Verfahrensinstrument und dessen höheren Nachprüf- und Kontrollbedarf Rechnung, damit fälschlich ergangene Zulassungsbescheide und deren Fehlerquellen schnellstmöglich erkannt und behoben werden können. Der Vorbehalt der Nachprüfung eröffnet den Zulassungsbehörden der Länder die Möglichkeit, Nachprüfungen nach eigenem Ermessen vorzunehmen und dabei auch deren Umfang selbst zu bestimmen. So kann die Nachprüfung auf Grundlage sachgerechter Kriterien stichprobenhaft oder nach einer anderen vorgegebenen Prüfroutine erfolgen.

Insbesondere im Hinblick auf die erforderliche Rechtssicherheit für Fahrzeughändler und Käufer und die Schnelllebigkeit des Handels mit Kraftfahrzeugen wurde die Vorbehaltsfrist auf einen Monat ab Bekanntgabe des Verwaltungsaktes festgesetzt. Innerhalb der Monatsfrist stellt der Vorbehalt der Nachprüfung, der an keine weiteren Vertrauensschutzgesichtspunkte geknüpft ist, eine spezielle Regelung zur Aufhebung von Zulassungsentscheidungen dar. Danach bleibt es wie in allen Verwaltungsverfahren bei der Anwendung der §§ 48, 49 VwVfG.

Zu Absatz 3

Absatz 3 eröffnet die Möglichkeit, natürliche oder juristische Personen des Privatrechts in die Ausgestaltung der internetbasierten Zulassung einzubeziehen. Über die Zulassung im engen Sinne hinaus sollen Beliehene und Verwaltungshelfer auch eingesetzt werden können, um eine Inbetriebnahme der Fahrzeuge umgehend nach deren internetbasierter Zulassung zu ermöglichen, etwa im Rahmen der Kennzeichnung der Fahrzeuge zum Nachweis der Zulassung. Hierbei wird zwischen der eigenverantwortlichen Durchführung einzelner Schritte eines internetbasierten Zulassungsverfahrens (Beliehene) und der Mitwirkung an der Durchführung (Verwaltungshelfer) abhängig von ihrer Art und dem Grad der Verantwortung unterschieden. Die Einzelheiten sollen in einer Verordnung nach § 6g Absatz 4 Nr. 3 und 4 StVG geregelt werden. Grundlegende Voraussetzungen und Anforderungen sind jedoch in Absatz 3 statuiert. So stellt Absatz 3 Satz 1 Nr. 1 sicher, dass nicht das gesamte Verfahren übertragen werden kann, sondern die Schlussentscheidung und der Erlass des automatisierten Verwaltungsaktes in der Verantwortung und Zuständigkeit der für die Fahrzeugzulassung zuständigen Behörde bleibt. Satz 2 regelt bestimmte Anforderungen an die handelnden Personen, um die erforderliche Rechtmäßigkeit und gleichmäßige Qualität ihrer Tätigkeiten sowie eine ordnungsmäßige und leistungsfähige Organisation zu gewährleisten.

Zu Absatz 4

Absatz 4 enthält die erforderlichen Ermächtigungen für die nähere Ausgestaltung des internetbasierten Zulassungsverfahrens durch Verordnung. Die Grundlage für diese Verordnungen bildet das noch weiter auszuarbeitende und abzustimmende genaue Verfahrenskonzept.

Absatz 4 Satz 1 Nr. 1 dient zur Konkretisierung der Ausgestaltung des internetbasierten vollständig automatisierten Verwaltungsaktes und der Spezifizierung der Anforderungen an das Prüfprogramm. Als Minimalanforderung muss das Prüfprogramm die fehlerfreie Prüfung von Zulassungsvoraussetzungen ermöglichen, in eindeutige Entscheidungen münden und die Möglichkeit einer einzelfallbezogenen Nachprüfbarkeit (auch durch Stichproben oder andere Prüfroutinen) durch die Behörde gewährleisten. Auch die Konkretisierung, unter welchen weiteren Bedingungen neben der Erfüllung der gemäß § 6 der Fahrzeugzulassungsverordnung definierten Kriterien die Zulassung erfolgt oder nicht erfolgt, ist festzulegen. Zudem müssen die Parameter des Prüfprogrammes stetig kontrollierbar und ggf. nachjustierbar gestaltet werden.

Absatz 4 Satz 1 Nr. 2

Absatz 4 Satz 2 Nr. 2 ermächtigt zur Konkretisierung der Anforderungen, die an den Nachweis der Identifizierung natürlicher und juristischer Personen gestellt werden. Die sichere Identifizierung, Willenserklärung oder Dokumentenübermittlung durch eine Person oder ein Unternehmen erfolgt im internetbasierten Zulassungsverfahren über sog. Vertrauensmechanismen (z. B. Online-Ausweisfunktion, elektronische Signaturen, UserID/Password). Die Anforderung an diese Vertrauensmechanismen ist hierbei abhängig von dem jeweiligen Schadensniveau eines etwaigen Missbrauchs dieser Daten. Ist z. B. mit der Dienstleistung eine Geldleistung verbunden, so ist die Anforderung an den Vertrauensmechanismus höher, weil das Schadensniveau bei einem Missbrauch hier als vergleichsweise höher eingeschätzt wird. Eine Konkretisierung dieser Anforderungen an die Mechanismen bei der internetbasierten Zulassung dient dem Ziel der Rechts- und Datensicherheit der Personen und Unternehmen.

Durch **Absatz 4 Satz 1 Nr. 3 und 4** wird dem BMVI ermöglicht, per Verordnung den Einsatz von Beliehenen und Verwaltungshelfern im internetbasierten Zulassungsverfahren im Sinne des Absatzes 3 zu konkretisieren. Dies erstreckt sich auf Art und Umfang der Aufgaben, deren Erledigungsweise sowie die persönlichen Anforderungen an solche private Dritte nebst deren Bestellung und Überwachung. Dies kann beispielsweise die Definition von Kriterien und Rahmenbedingungen zur Beleihung oder zur Zulassung von Verwaltungshelfern betreffen oder die Ausgestaltung von Überwachungsverfahren und die Regelung von Sanktionen. Insbesondere kann geregelt werden, unter welchen Voraussetzungen private Dritte mit der Verantwortung für die Ermöglichung einer unmittelbaren Inbetriebnahme eines Kraftfahrzeugs nach automatisiert ergangenem Verwaltungsakt betraut werden können (beispielsweise durch Aufbringen von befristeten Gültigkeitsmerkmalen auf den Kennzeichenschildern).

Absatz 4 Satz 1 Nr. 5

Da es sich bei der Beleihung oder der Verwaltungshilfe um eine Auslagerung der staatlichen Verantwortlichkeit auf Private handelt, umfasst die Verordnungsermächtigung die Möglichkeit, diese Personen auch finanziell in die Verantwortung zu nehmen. Dies ist insbesondere gerechtfertigt, weil sie diese Aufgaben gewerbsmäßig erfüllen.

Absatz 4 Satz 1 Nr. 6 enthält die Ermächtigung, dem Kraftfahrt-Bundesamt Aufgaben bei der internetbasierten Zulassung zu übertragen, um eine bundeseinheitliche Durchführung zu gewährleisten. Dabei soll auch geregelt werden können, wie das Kraftfahrt-Bundesamt und die zuständigen Behörden der Länder kooperieren.

Absatz 4 Satz 1 Nr. 7 ermächtigt zur Ausgestaltung von Anforderungen an das Inbetriebsetzen von Fahrzeugen nach deren internetbasierter Zulassung, etwa in Form des Verwendens befristet gültiger Zulassungsplaketten und deren Ausgabe durch Beliehene oder Verwaltungshelfer. Dies soll eine sofortige Inbetriebnahme ermöglichen, bis die Zulassungsunterlagen den Halter postalisch erreichen.

Absatz 4 Satz 1 Nr. 8 ermöglicht es, speziell für die internetbasierte Fahrzeugzulassung die Ausstellung vorübergehend gültiger Fahrzeugdokumente vorzusehen und deren zeitnahe Umwandlung in körperliche Dokumente im Einklang mit Art. 1 Abs. 2 der Richtlinie 1999/37/EG vorzugeben. Je nach Konkretisierung der Prozesse würde dies einen vorübergehenden Nachweis der Zulassung ermöglichen, insbesondere für die Fälle, in denen sich die Zulassungsbescheinigung Teil II nicht in der Verfügungsgewalt des Antragstellers befindet (z. B. bei einer Hinterlegung als Sicherheit bei einem Kreditinstitut). Im Falle der Nutzung dieser Verordnungsermächtigung kann dem KBA die Aufgabe der Dateiführung zugewiesen werden.

Absatz 4 Satz 1 Nr. 9 ermächtigt zur Einrichtung einer beim KBA zu führenden Datenbank, in der die Daten der Übereinstimmungsbescheinigungen und weitere Daten gespeichert werden können. Diese Datenbank soll der Prüfung dienen, ob ein Fahrzeug, dessen Zulassung beantragt wird, zulassungsfähig ist, also einem genehmigten Typ entspricht und die weiteren, unionsrechtlich vorgeschriebenen Eigenschaften besitzt. Diese technischen detaillierten Daten sind nicht im ZFZR enthalten.

Fahrzeugen, die einem genehmigten Typ entsprechen, ist vom Hersteller gemäß Artikel 18 der Richtlinie 2007/46/EG eine Übereinstimmungsbescheinigung (nach einem der Muster des Anhangs IX der Richtlinie) beizulegen. Um im internetbasierten Verfahren die Kontrolle der Vorschriftsmäßigkeit der technischen Ausstattung eines Fahrzeugs in Konformität zur Genehmigung seines Typs zu ermöglichen, sollen die Daten der Übereinstimmungsbescheinigungen über eine entsprechende technische Datenbank verfügbar gemacht werden können. Über diese Daten hinaus sind auch weitere technische Daten für die Zulassungsfähigkeit eines Fahrzeugs relevant. Hierzu gehören unionsrechtliche Anforderungen an Fahrzeuge, die nicht im Typgenehmigungsverfahren geprüft werden (z. B. ESP, Reifendruckkontrollsystem und E-call-Komponente). Hierzu gehören auch neue Anforderungen durch Inkrafttreten neuer EU-Einzelrechtsakte nach Ausstellung der Übereinstimmungsbescheinigung, die die Zulassungsfähigkeit zeitlich begrenzen (auslaufende Serie). Weiterhin könnten Feststellungen oder zu prüfende Anhaltspunkte über Nicht-Konformitäten gespeichert werden. Macht der Verordnungsgeber von der Ermächtigung Gebrauch, hat er bei der konkreten Ausgestaltung die Option, sich für eine freiwillige oder obligatorische Übermittlung der Daten durch die Fahrzeughersteller zu entscheiden.

In **Absatz 4 Satz 1 Nr. 10** findet sich unverändert der bisherige Regelungsgehalt der Nummer 2 Buchstabe b.

Mit dem Verknüpfungsverbot in **Absatz 4 Satz 2** wird verhindert, dass die Datenbank nach Absatz 4 Satz 1 Nr. 9 personenbeziehbar wird. Eine generelle Verbindung insbesondere zum ZFZR ist damit ausgeschlossen. Umgekehrt bleibt es aber möglich und ist auch bezweckt, Daten zu bestimmten Fahrzeugen aus der Datenbank nach Absatz 4 Satz 1 Nr. 9 abzufragen, um sie gemeinsam mit Daten aus dem ZFZR zu verarbeiten.

Zu Absatz 5

Die Regelung fußt auf der Option des Art. 84 Abs.1 Satz 5 GG, bundesrechtliche Verfahrensvorschriften abweichungsfest zu gestalten. Da die einzelnen Verfahrensvorschriften noch nicht hinreichend konkretisiert sind, wird eine gesetzliche Ermächtigung vorgesehen, in einer Verordnung die Abweichungsfestigkeit konkreter Verfahrensregelungen jeweils zu bestimmen. Hierdurch kann die Abweichungsfestigkeit auf die erforderlichen Einzelregelungen beschränkt werden und muss nicht im Gesetz generell angeordnet werden.

Zu Nummer 5

Die Ergänzung in **§ 24 Abs. 1 Satz 1 StVG** ermöglicht, Ordnungswidrigkeiten-Tatbestände in einer Rechtsverordnung nach § 6g Abs. 4 StVG zu regeln. Die Schaffung von Ordnungswidrigkeiten-Tatbeständen soll eine wirkungsvolle Sanktionierung von Zuwiderhandlungen schaffen und so eine rechtmäßige Durchführung der internetbasierten Zulassung sichern.

Die Neufassung des **§ 26 Abs. 1 und 2 StVG** beruht auf Folgendem:

Die Zuständigkeit für die Verfolgung von Ordnungswidrigkeiten nach § 23 StVG (Feilbieten nicht genehmigter Fahrzeuge, Fahrzeugteile und Ausrüstungen) war mit Wirkung seit 2009 vom Kraftfahrt-Bundesamt in die Landeszuständigkeit übertragen worden. Dies geschah mit der Begründung, die Verfolgung in die Zuständigkeit der Behörden zu legen, die eine Nähe zu den die Verstöße feststellenden Bediensteten haben (Bundesratsdrucksache 348/08 S. 8). Diese Erwartungen haben sich nicht erfüllt. Die Zuständigkeit der von den Landesregierungen jeweils zu bestimmenden Landesbehörden hat sich nicht bewährt. So hat sich die Situation auf dem Teilemarkt tendenziell verschlechtert. Die Landesbehörden verfügen nicht über die erforderlichen genehmigungsrechtlichen und fahrzeugtechnischen Kenntnisse, um diese Ordnungswidrigkeiten effektiv zu verfolgen. Denn die Ordnungswidrigkeitenverfahren bei Verstößen von Genehmigungsinhabern oder Antragstellern stehen in engem Zusammenhang mit den Genehmigungsverfahren. Sofern diese Verfahren beim KBA geführt werden, liegen die entsprechenden Kenntnisse über die Verfahren, Sachverhalte und Technik dem KBA als Vollzugsbehörde für Typgenehmigungen, allgemeine Betriebserlaubnisse und Bauartgenehmigungen unmittelbar vor.

Zudem ist das KBA für die Marktüberwachung hinsichtlich der betroffenen Produkte bereits zuständig. Daher soll eine Verlagerung der Zuständigkeit für die Verfolgung und Ahndung von Ordnungswidrigkeiten zurück auf das KBA erfolgen, und zwar für alle Vorschriften, für die das KBA die Vollzugszuständigkeit hat. Darüber hinaus kann das KBA Sachkenntnisse aus dem Produktsicherheitsrecht und der Prüfung der Übereinstimmung der Produktion nutzen.

Zu Nummer 6

Redaktionelle Folgeänderung der Zählung. Die bisherigen Nummern 5 bis 9 des Gesetzentwurfs werden die Nummern 8 bis 12.

Zu Nummer 7 (§ 31 Abs. 2 StVG)

Die Einfügung in § 31 Abs. 2 StVG komplettiert die im Gesetzentwurf bereits vorgesehene Übermittlung der Daten über Hauptuntersuchungen und Sicherheitsprüfungen an das KBA und deren Speicherung im ZFZR. In § 31 Abs. 2 StVG wird das ZFZR zur Aufnahme und Speicherung solcher Daten auch dann geöffnet, wenn dem betreffenden Fahrzeug (noch) kein Kennzeichen zugeteilt ist und es in Vorbereitung auf die Zulassung einer Hauptuntersuchung oder Sicherheitsprüfung unterzogen wird. Dies kann etwa bei gebrauchten Fahrzeugen der Fall sein, die bisher im Ausland zugelassen waren, die außer Betrieb gesetzt worden sind oder ausschließlich auf einem Betriebsgelände im Einsatz waren. Im Register soll auch in diesen Fällen eine Datenspeicherung möglich sein, um die Daten zu den Untersuchungen für den künftigen Zulassungsvorgang elektronisch nachprüfbar vorzuhalten.

Zu Nummer 8

Redaktionelle Folgeänderung der Zählung. Die bisherigen Nummern 10 bis 18 des Gesetzentwurfs werden die Nummern 14 bis 22.

Zu Nummer 9 (§ 33 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 StVG)

Die Regelungen der bisherigen Nr. 10 Buchstabe a und b des Entwurfs des Sechsten Gesetzes zur Änderung des StVG und anderer Gesetze werden unverändert in Nr. 14 Buchst. a und c überführt.

Mit der hinzugefügten Änderung in der neuen Nr. 14 Buchstabe b soll der Speicherumfang im örtlichen und Zentralen Fahrzeugregister auf Zulassungsmerkmale ausgeweitet werden. Mit Zulassungsmerkmalen sind abstrakt bestimmte Legitimationsdaten aus der internetbasierten Zulassung beschrieben, die vom Antragsteller als Nachweis der Zulassung verwendet werden können, um etwa die unmittelbar anschließende Inbetriebnahme auch außerhalb der Ladenöffnungszeiten zu ermöglichen. Diese Daten werden mit den gespeicherten Daten im örtlichen und Zentralen Fahrzeugregister abgeglichen, um Zulassungsvoraussetzungen nachzuweisen, und können an Stelle der Legitimation durch Urkunden aus dem herkömmlichen Zulassungsverfahren treten.

Zu Nummer 10 (§ 35 StVG)

Zu Buchstabe a (§ 35 Abs. 1 StVG)

In § 35 Absatz 1 StVG wird die Befugnis zur Übermittlung der Fahrzeug- und Halterdaten aus dem Zentralen Fahrzeugregister auch an die nach § 6g Absatz 3 (Nummer 4) StVG eingebundenen Beliehenen und Verwaltungshelfer ergänzt.

Zu Buchstabe b

Die bisherigen Buchstaben a und b der neuen Nummer 16 des Entwurfs des Sechsten Gesetzes zur Änderung des StVG und anderer Gesetze werden nach redaktioneller Folgeänderung die Buchstaben b und c.

Zu Buchstabe c (§ 35 Abs. 6 StVG)

Redaktionelle Anpassung.

Zu Nummer 11 (§ 36 Abs. 1 StVG)

Zu Buchstabe a

Durch die Änderung soll die Möglichkeit des automatisierten Abrufs von Daten aus dem Zentralen Fahrzeugregister auf die nach § 6g Absatz 3 StVG – neu – eingebundenen Beliehenen und Verwaltungshelfer zur Erfüllung ihrer Aufgaben erstreckt werden.

Zu Buchstabe b

Die bisherigen Buchstaben a bis e der neuen Nummer 17 des Entwurfs des Sechsten Gesetzes zur Änderung des StVG und anderer Gesetze werden die Buchstaben b bis f. Diese Änderung stellt eine redaktionelle Folgeänderung dar.

Zu Nummer 12 (u. a. § 50 Abs. 2 Nr. 1 StVG)

Neben rein redaktionellen Anpassungen wird § 50 Abs. 2 Nr. 1 StVG aus folgendem Grund geändert: Die Speicherung der Daten erfolgt ausschließlich im örtlichen und nicht im Zentralen Fahrerlaubnisregister. Sie ist erforderlich, da die Weitergabe der Daten an die mit der Abnahme der Fahrerlaubnisprüfung betrauten Technischen Prüfstellen auf elektronischem Weg erfolgt.

Zu Nummer 13

Redaktionelle Folgeänderung der Zählung: Die bisherige Nummer 19 des Entwurfs des Sechsten Gesetzes zur Änderung des StVG und anderer Gesetze wird die Nummer 29.

Berlin, den 6. Juli 2016

Stephan Kühn (Dresden)
Berichterstatter



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333